

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	117/118 (1941)
Heft:	10: G.e.P.-Generalversammlung St. Gallen
 Artikel:	Der Umbau der Rheintalischen Strassenbahnen auf Hochspannungs-Trolleybus-Betrieb
Autor:	Werz, H.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-83514

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

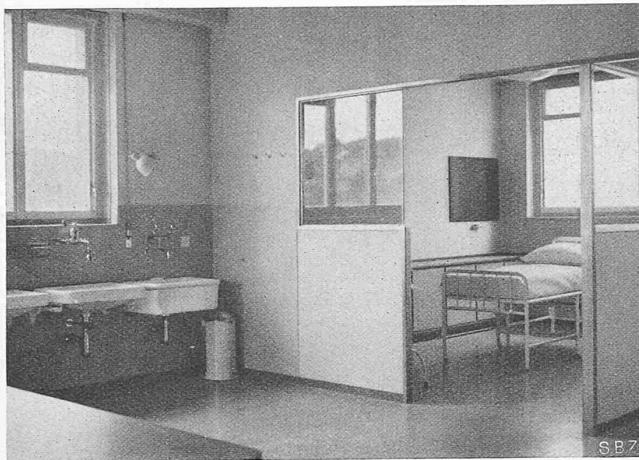


Abb. 9. Koje im Kreissaal im 3. Obergeschoss

Bauausführung. Beginn der Pfahlfundation Juli 1938. In der kurzen Zeit von vier Monaten ist dann der Rohbau ab Pfahlung bis zur obersten Decke erstellt worden, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Heizröhren und Steigleitungen für die Deckenheizung und die Panzerrohre der elektrischen Installation gleichzeitig verlegt worden sind. Aufrichte 18. Januar 1939. Bis August

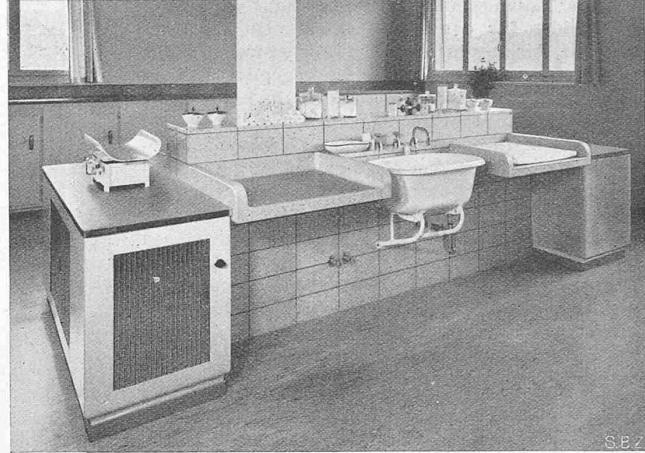


Abb. 10. Wickeltische im Säuglings-Schlafraum, 4. Stock

1939 Vollendung der sanitären und elektrischen Installation, sowie der Gipser- und Glaserarbeiten. Wegen des Krieges konnte dann der Neubau erst im März 1941 bezogen werden. Bei rund 30 000 m³ umbautem Raum stellen sich die Baukosten (ohne Möblierung, Umgebung usw.) auf 67,70 Fr./m³, oder bei 140 Patienten- und 50 Säuglingsbetten auf 14 500 Fr. pro Patientenbett.

Der Umbau der Rheintalischen Strassenbahnen auf Hochspannungs-Trolleybus-Betrieb

Von Dipl. Ing. H. WERZ, G. E. P., Genf

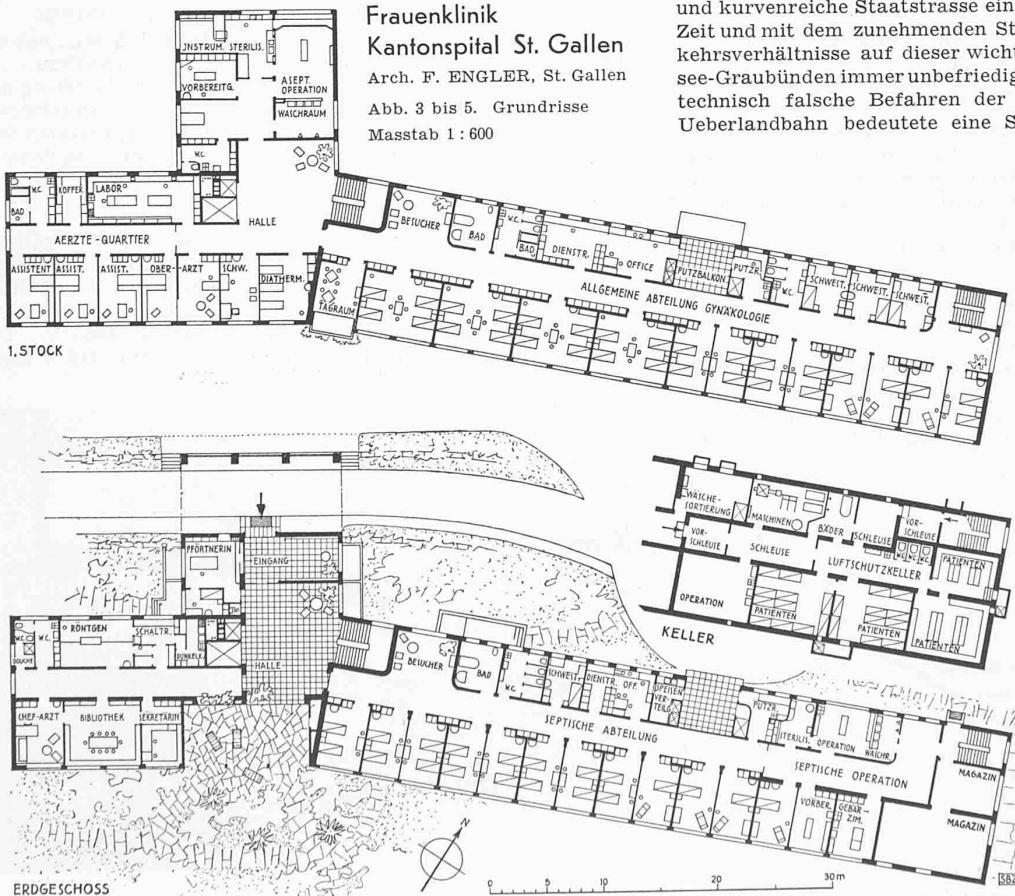
Nach Vornahme eingehender wirtschaftlicher und technischer Studien und glücklichem Abschluss langwieriger Verhandlungen mit Bundes-, Kantons- und Gemeindebehörden fasste die Verwaltung der Rheintalischen Strassenbahnen anfangs 1939 den Beschluss, ihren bestehenden Strassenbahnbetrieb teilweise auf Trolleybusbetrieb umzustellen. Vorderhand ist der Trolleybusbetrieb nur auf der Stammstrecke Altstätten-Heerbrugg-Berneck eingeführt worden, wogegen die beiden Strassenbahn-

strecken Heerbrugg-Diepoldsau und Altstätten-Stadt-Altstätten SBB noch bestehen bleiben (Abb. 1). Die Aufnahme der neuen Betriebsart war ursprünglich auf den Spätherbst 1939 vorgesehen, wurde aber durch die Mobilisation stark verzögert und hat schliesslich im September 1940 stattgefunden.

Gründe der Betriebsumstellung

Die Strecke Altstätten-Berneck der Rheintalischen Strassenbahnen war seinerzeit einspurig gebaut und ihr Geleise in die enge und kurvenreiche Staatstrasse eingebettet worden. Im Laufe der Zeit und mit dem zunehmenden Strassenverkehr wurden die Verkehrsverhältnisse auf dieser wichtigen Durchgangstrasse Bodensee-Graubünden immer unbefriedigender. Besonders das verkehrstechnisch falsche Befahren der Strasse durch die eingleisige Überlandbahn bedeutete eine Störung, die von Jahr zu Jahr unerträglicher wurde. Ferner erheischt der Zustand des Strassenbelages eine gründliche Ausbesserung, die sich nicht mehr länger hinausschieben liess; und auch das seit über 40 Jahren im Betrieb stehende Geleise war dringend erneuerungsbedürftig. Die massgebenden Organe des Kantons und der Bahngesellschaft waren sich deshalb von Anfang an im Klaren, dass die Fragen des Strassenbaus und des Weiterbestehens der Strassenbahn nur im gegenseitigen Einvernehmen gelöst werden konnten.

Bei der zu treffenden Neuordnung war überdies die dringend notwendige Beschleunigung des Bahnbetriebes zu berücksichtigen. Die mittlere Reisegeschwindigkeit betrug bei der Strassenbahn nur etwa 15 km/h. Dies entspricht ungefähr der oberen Grenze der Reisegeschwindigkeit, die man mit Fahrrädern erreichen kann. Solche sind in dieser



flachen Tallandschaft in grosser Zahl vorhanden und bilden für das Bahnunternehmen eine Konkurrenz, der nur durch eine möglichst weitgehende Beschleunigung des Betriebes begegnet werden kann. Die Wirtschaftlichkeit der Bahn hängt nicht wenig von der Mehrfrequenz ab, die sich aus dem erfolgreichen Konkurrenzkampf gegen das Fahrrad ergibt. Neben den allgemeinen verkehrstechnischen Erwägungen und der Schwierigkeit, die Summe von einer Million Fr. aufzubringen, die der Ersatz des abgenutzten Vignoleiseis durch ein Rillengeleise gekostet hätte, liess die Unmöglichkeit, mit dem vorhandenen Rollmaterial und der bestehenden Fahrleitung in Einfachaufhängung höhere Fahrgeschwindigkeiten zu erzielen, ein Weiterbestehen des Strassenbahnbetriebes als aussichtslos erscheinen.

Vorteile des Trolleybus. Der Verzicht auf den Trambetrieb zugunsten eines Strassenverkehrsmittels fiel der Bahnverwaltung umso leichter, als der Kanton St. Gallen entschlossen war, die Staatsstrasse Altstätten-Berneck mit einem Kostenaufwand von etwa 2 Mio Fr. auszubauen. Es wurden dann Benzin-, Röhöl- und Holzgas-Omnibusse, sowie der Trolleybus auf ihre Wirtschaftlichkeit hin untersucht. Die Berechnungen ergaben für diese Ueberlandlinie die wirtschaftliche Ueberlegenheit des Trolleybus, der die Vorteile der elektrischen Strassenbahn, wie geringe Betriebskosten, grosse Lebensdauer, Ausnützung einheimischer Energie, leichte Bedienung, grosse Anfahrzugkraft und hohe Beschleunigung mit der freien Beweglichkeit und der weichen Abfederung des Omnibusses vereinigt. Frühere Untersuchungen, die für Ueberlandstrecken mit ähnlichen Verhältnissen durchgeführt worden waren, hatten übrigens die gleichen Ergebnisse gezeigt, aber leider nur im Ausland¹⁾ zur Erstellung einer ganzen Anzahl von Ueberland-Trolleybuslinien geführt (Modane-Lanslebourg, Chambéry-Chignin, Mettman-Gruiten, Idar-Tiefenstein u.s.w.). Dass die Umstellung von Strassenbahn- auf Trolleybusbetrieb zweckmässigerweise dann erfolgt, wenn die Erneuerung der Geleiseanlage dringend wird, ist einleuchtend. Der Beschluss der Rheintalischen Strassenbahnen, ihren Trambetrieb einzustellen und den ersten modernen schweizerischen Ueberland-Trolleybusbetrieb zu eröffnen, war daher keineswegs eine überraschende Entscheidung.

Was dagegen ein Novum darstellt, ist der Betrieb dieser neuen Trolleybuslinie mit Hochspannungsgleichstrom von 1000 V, statt der bisher üblicherweise verwendeten Fahrdrähtspannung von 550 bis 600 V. Gewählt wurde die relativ hohe Spannung von 1000 V, die vorher schon für den Strassenbahnbetrieb verwendet wurde, einerseits um die Mutatoranlage in Altstätten, die auch die von der gleichen Gesellschaft betriebene kombinierte Adhäsions- und Zahnradbahn Altstätten-Gais speist, weiterbenutzen zu können und anderseits, um die Spannungsabfälle in der nur in zwei Punkten gespeisten 11 km langen Trolleybusfahrleitung in normalen Grenzen zu halten.

Für Trolleybusanlagen mit ihren doppelpoligen Fahrleitungen ist eine Erhöhung der Betriebsspannung über den bisherigen Wert von 550 bis 600 V und die dadurch ermöglichte Fahrdrähtquerschnittverminderung besonders interessant. Zweifelsohne wird sich bei Anwendung einer Spannung von 1000 oder 1500 V die Umstellung weiterer Ueberland-Strassenbahnen und Autobuslinien auf Trolleybusbetrieb als wirtschaftlich erweisen. Uebri-

¹⁾ Die erste «Geleislose Bahn», heute Trolleybus genannt, in der Schweiz war die 15 km lange Strecke Fribourg-Poissieux-Favagny, eröffnet 4. Januar 1912, mit Radnabenmotoren. Systembeschreibung «SBZ» Bd. 56, S. 261*, Bahnbeschreibung in Bd. 61, S. 91. Vergl. auch H. Wüger in Bd. 109, S. 164* (1937). Red.

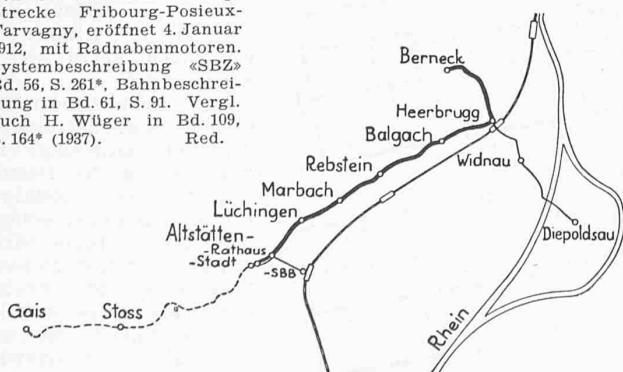


Abb. 1. Lageplan rd. 1 : 200 000. — Dicke Linie = Trolleybus-Strecke

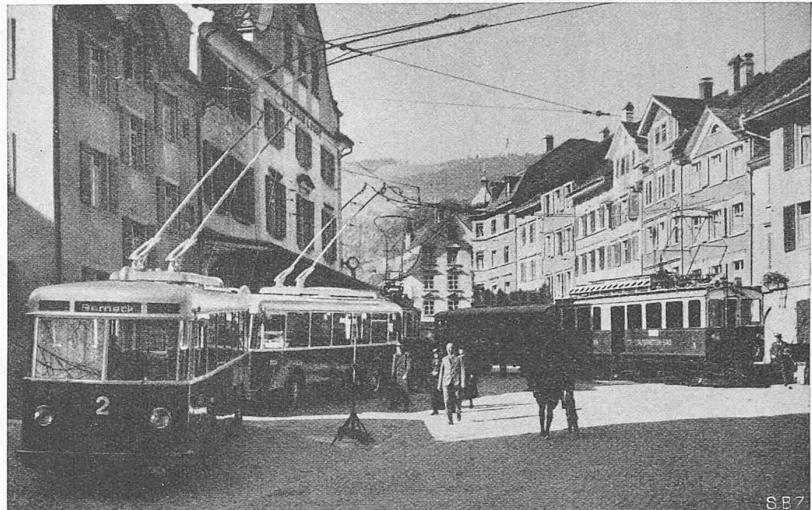


Abb. 3. Trolleybus-Endschleife und Strassenbahnanschluss in Altstätten

gens ist bei den Rheintalischen Strassenbahnen vorgesehen, später, im Zusammenhang mit einer allfälligen Betriebsumstellung bei der Altstätten-Gais-Bahn, auf die normale Bahn-Gleichspannung von 1500 V überzugehen.

Es sei noch bemerkt, dass der positive Fahrdräht heute gegenüber der Erde die volle Betriebsspannung von maximal 1100 V aufweist. Da die gleichen Unterstationen die Trolleybuslinie und die restlichen Strassenbahnstrecken (Heerbrugg-Diepoldsau und Altstätten Stadt - Altstätten SBB) mit geerdetem Nullpunkt speisen, war es nicht möglich, den elektrischen Mittelpunkt der beiden isoliert geführten Pole der Fahrleitung zu erden, um die Betriebsspannung zwischen jedem Pol und der Erde auf die Hälfte herabzusetzen.

Seit 1940 besitzen die Rheintalischen Strassenbahnen somit einen kombinierten Strassenbahn- und Trolleybusbetrieb. Diese wirtschaftlichste Uebergangslösung gestattet, die noch in gutem Zustand befindlichen Geleiseanlagen und Fahrzeuge weiterhin auszunützen und auch einen Teil des für die Umstellung nicht mehr geeigneten älteren Personals im Dienst zu behalten.

Als Kuriosum dieses kombinierten Betriebes sei noch erwähnt, dass die Strassenbahnstrecke Heerbrugg-Diepoldsau keine Geleiseverbindung mehr mit der Depot- und Werkstätteanlage in Altstätten besitzt. Die Ueberführung der 11,5 Tonnen schweren Strassenbahnwagen nach den Werkstätten bei Reparaturen und Revisionen erfolgt daher mit Hilfe eines Strassenrollschemels, der vom Trolleybus geschleppt wird (Abb. 2).

Bau- und Betriebsvorschriften

Die geschilderten Verhältnisse veranlassten die Verwaltung der Rheintalischen Strassenbahnen, im Pflichtenheft für die zu beschaffenden Trolleybusse (Abb. 3 u. 4) folgende Vorschriften aufzunehmen.

Die Fahrdrähtspannung beträgt im Mittel 1000 V. Die gesamte elektrische Ausrüstung wurde jedoch für 1500 V mitt-

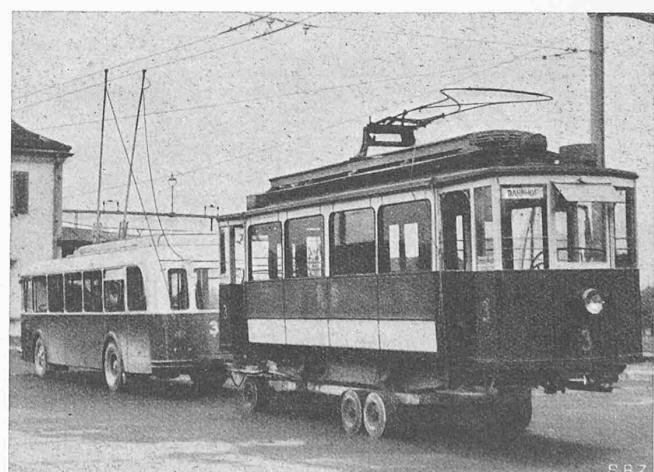


Abb. 2. Strassenbahnwagen-Transport auf Strassenrollschemel

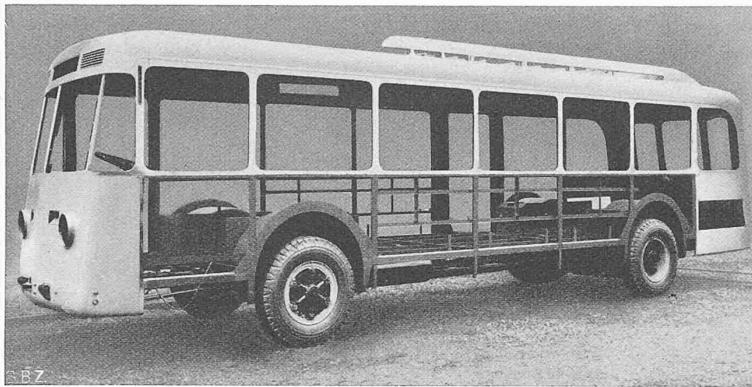


Abb. 7. Kastengerippe in Leicht-Stahlbauweise geschweisst, S. I. G. Neuhausen

lere und 1750 V maximale Spannung bemessen, da, wie bereits erwähnt, eine spätere Erhöhung auf diesen Wert im Bereich der Wahrscheinlichkeit liegt. Es wurde verlangt, dass diese Umstellung weiter nichts als das Umblechen und Umwickeln der Motoranker erfordern dürfe. Mit Rücksicht auf die vorhandenen Steigungen von 60‰, die auf 60 km/h festgesetzte Höchstgeschwindigkeit und den für einen späteren Zeitpunkt in Aussicht genommenen Anhängerbetrieb wurde die Motorleistung auf 110 PS einstündig angesetzt. Hinsichtlich der Fahrleistungen war verlangt, dass der Trolleybus die Strecke Berneck-Altstätten dauernd bei voller Belastung mit einer mittleren Reisegeschwindigkeit von 24 km/h müsse befahren können. Dieser Wert soll erreicht werden mit 10 Sekunden Halt auf jeder Haltestelle und ohne die Geschwindigkeit von 45 km/h zu überschreiten. Der verbleibende Spielraum bis zur Maximalgeschwindigkeit der Fahrzeuge von 60 km/h dient als Zeitrückhalt für Einholung von Verspätungen. Die Anfahrbeschleunigung wurde unter Voraussetzung normaler Straßenverhältnisse auf 1,5 m/sec² festgelegt.

Als Höchstgewicht wurden von der Bahnverwaltung nur 8100 kg für den kompletten betriebsfertigen Wagen zugelassen. Dabei muss man berücksichtigen, dass es sich um einen Trolleybus mit einer Doppelmotor-Ausrüstung handelt, die überdies für eine betriebsmässige Höchstspannung von 1750 V gebaut wurde. Dies bedingt ein wesentliches Mehrgewicht gegenüber einer Einmotoren-Ausrüstung für 600 V. Auf Gewichteinsparung legte die Bahnverwaltung grossen Wert, da ausgerechnet werden konnte, dass die jährlichen Mehrausgaben für Strombezug pro kg Mehrgewicht einen erheblichen Betrag ausmachen würden. Um so erfreulicher ist, dass es den am Bau beteiligten Firmen gelang, trotz grösster Solidität der gewählten Konstruktionen, das Wagengewicht mit 7950 kg noch um 150 kg unter dem garantierten Wert zu halten. Ein Gewichts-Vergleich mit Ausführungen mit nur einem Motor und Ausrüstung für nur 600 V Betriebsspannung zeigt deutlich, wie durch restloses Durcharbeiten eine zweckmässige Lösung erlangt wurde.

Die Trolleybusse der Rheintalischen Strassenbahnen sind so gebaut, dass sie wahlweise mit Strom aus der Fahrleitung (Normalfall), mit Strom aus der Wagenbatterie (Notreserve), oder mit Strom aus einer auf einem Anhänger mitgeführten kalorischen Kraftanlage (späterer Ausbau) betrieben werden können. Die Trolleybusse können somit als Dreikraftwagen bezeichnet werden (Abb. 5). Auf Strecken, wo es sich wegen geringer Frequenz nicht lohnt, eine Fahrleitung zu erstellen, ist der Betrieb mit Hilfe eines Kraftanhängers für später bereits in Aussicht genommen.

Das Fahrgestell

Sämtliche fünf Fahrgestelle wurden von der Firma A.G. Franz Brozincevic & Co. Wetzkikon geliefert. Der Rahmen des zweiachsigen Fahrzeuges (Abb. 6) besteht aus zwei durch Quer-

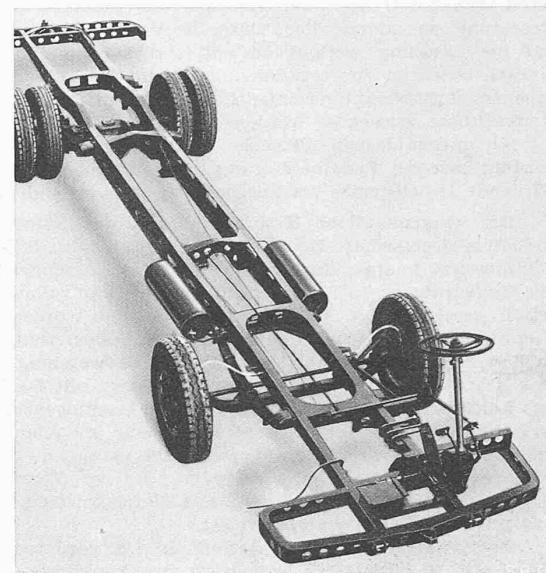


Abb. 6. Fahrgestell, Franz Brozincevic A.G. Wetzikon

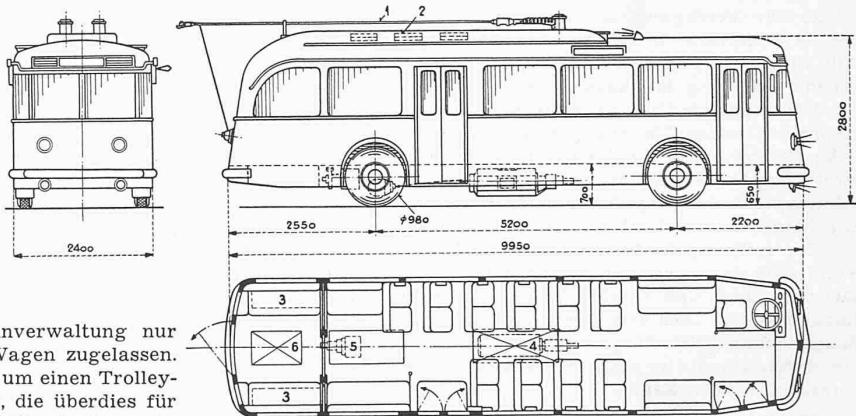


Abb. 4. Typenskizze des Trolleybus. — 1 Trolley, 2 Widerstände, 3 Hochspannungs-Apparatur, 4 Motor, 5 Kompressor, 6 Akkumulatoren

balken (od. Traversen) und vordere und hintere Stoßschiene miteinander verbundenen Längsträgern. Er verläuft fast durchgehend gerade; nur über der Hinterachse ist eine kleine Kröpfung vorhanden, die jedoch das Prinzip des vollkommen ebenen Wagenbodens nicht zu durchbrechen vermag. Die Vorderachse wurde als Faustachse ausgebildet und die Hinterachse abgekröpft, um Tieflage des Wagenbodens zu ermöglichen; seine Höhe über Fahrbahn beträgt beim Einstieg 650 mm, beim Ausstieg 700 mm. Die sich von einer Autobuslenkung in Nichts unterscheidende Steuerung mit Steuerbock sowie das Pedalwerk und die Handbremsbetätigung sind vorn links angeordnet.

Die Übertragung des Motor-Drehmomentes auf die hinteren Doppelräder erfolgt auf die im Autobusbau übliche und bewährte Art durch eine Kardanwelle, die mit Rücksicht auf die auftretenden grossen Anfahr- und Bremsdrehmomente besonders reichlich bemessen ist. Der Hinterachsanztrieb mit einem Uebersetzungsverhältnis von 1:9,58 besteht aus einem Winkelgetriebe, einem Differentialgetriebe und den beiden Stirnradvorgelegten, die innerhalb der Laufräder eingebaut sind und die gestatten, den Achsenkörper nach unten zu versetzen (Tieffgangachse). Namentlich die Anordnung dieser Vorgelege erlaubte die sehr weitgehende Tiefliegung des Wagenbodens. Massgebend für den Einbau des Motors in Wagenmitte und der elektrischen Apparatur im hin-

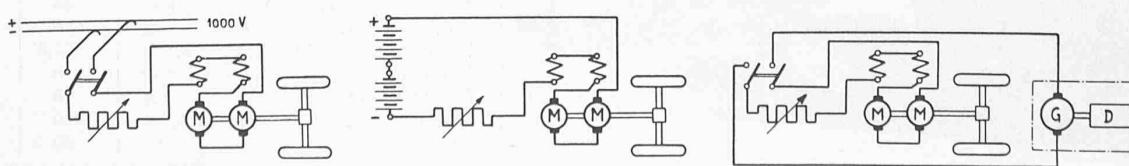


Abb. 5. Dreikraftantrieb: ab Fahrleitung,

mit Batterie-Speisung (Notreserve)

und als Kraftanhänger-Betrieb

teren Wagenteil war der Wunsch, die Gesamtlast bei voller Besetzung so zu verteilen, dass die Vorderräder im Hinblick auf die Lenkung weitgehend entlastet sind und dass für die einfach bereiften Vorderräder und die mit Doppelbereifung versehenen Hinterräder eine einheitliche und möglichst marktgängige Reifengröße verwendet werden kann.

An mechanischen Bremsen sind eine Vierrad-Druckluft-Innenbremse mit Pedalbetätigung und eine auf die Kardanwelle wirkende Handbremse als Festhaltebremse vorhanden.

Der wagenbauliche Teil wurde von der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft Neuhausen geliefert. Mit Rücksicht auf das äusserst knappe Baugewicht sind das Kastengerippe sowie der Bodenrahmen in Leicht-Stahlbauweise und vollständig elektrisch geschweisster Ausführung hergestellt worden (Abb. 7). Für Säulen, Gurten und Bodenquerträger haben weitgehend geschlossene dünnwandige Kastenträger Verwendung gefunden. Das Dach ist als Tonnendach ausgebildet, mit Dachsriegeln aus Leichtprofilen und aufgeschweißten Dachblechen. Die Aussehenhaut des Fahrzeuges besteht weitgehend aus Alumanblechen, die auf die Kastenprofile aufgeschraubt sind. Die hintere und vordere Kastenverklebung dagegen, die zur Versteifung des Geripps beitragen müssen, sind aus Tiefziehblechen hergestellt und mit dem Gerippe verschweisst.

Der Wagenkasten ist unterteilt in ein vorderes Personenabteil mit 30 Sitzplätzen, wovon 20 auf Quersitzen, und in ein hinteres Gepäck- und Postabteil, beide durch eine Zwischenwand mit Schiebetüre getrennt. Wenn das hintere Abteil nicht für Gepäck benutzt wird, stehen in diesem Raum weitere 6 Sitzplätze zur Verfügung, so dass der Wagen unter Einrechnung der 24 Stehplätze insgesamt 60 Personen bequem Platz bietet. Alle Sitze sind gepolstert und mit Kunstleder überzogen. Die Innenausstattung ist einfach aber gediegen gehalten (Abb. 8).

Die Doppelgleittüren von 700 mm lichter Weite sind mit elektropneumatischen Türbetätigungsseinrichtungen versehen. Sämtliche Fenster mit Ausnahme des Fensters beim Führersitz und zwei Klappfenstern im hinteren Wagenraum sind fest. Die Windschutzscheibe ist doppelt verglast, wobei izur Verhinderung eines Beschlagens warme Luft in den Zwischenraum geblasen wird.

Zur Lüftung des Wageninneren sind außerdem in der Stirnwand zwei Jalousien angeordnet. Durch Lüftungsschlitzte in der Zwischenwand und in der Wagnrückwand und durch einen Lüftungskanal über dem Gepäckabteil wird ferner, zufolge der Saugwirkung beim Fahren, eine zusätzliche Entlüftung erzielt, die durch einen eingebauten elektrischen Saugventilator noch verstärkt werden kann.

Elektrische Ausrüstung des Trolleybus

Schaltung. Die elektrische Ausrüstung umfasst zwei dauernd in Serie geschaltete Reihenschlussmotoren. Serie-Parallelschaltung kam im vorliegenden Fall nicht in Frage, weil bei der hohen für später in Aussicht genommenen Betriebsspannung von 1500 V immer zwei Motoren in Serie geschaltet bleiben müssen. Der grosse Haltestellenabstand, die rasche Beschleunigung und das Befahren einer hindernisfreien Ueberlandstrasse hätten übrigens in diesem Falle den Hauptvorteil der Serie-Parallelschaltung, nämlich die Stromersparnis, nicht in Erscheinung treten lassen. Zudem ergibt der Verzicht auf diese Schaltung eine beträchtliche Vereinfachung der Steuerapparatur. Besondere schalttechnische Aufgaben stellten die Umschaltmöglichkeit von Trolley- auf Batterie- oder Kraftanhängerbetrieb, sowie die elektrische Widerstandsbremse und die geforderte Stellbremse. Wenn diese eingeschaltet ist, sind die beiden Triebmotoren durch einen besonderen Starkstromkontakt kurzgeschlossen.

Trolley. Der Trolleybus ist mit zwei einpoligen Gleitschuh-Stromabnehmern ausgerüstet, die eine einwandfreie Stromabnahme bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h gewährleisten.²⁾ Die Trolleylänge von 6165 mm gestattet bei 6 m

²⁾ Ueber die Fahrleitung System Kummler & Matter s. S. 28* lfd. Bd.

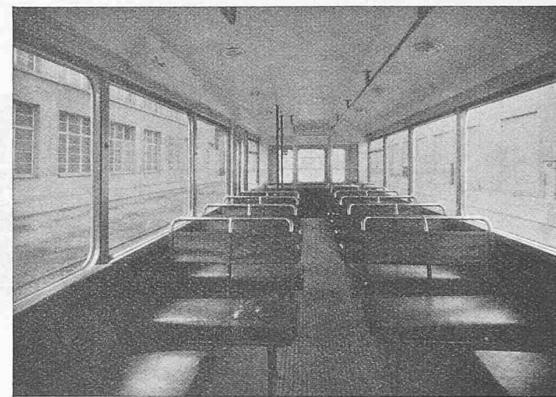


Abb. 8. Innenansicht des Wagens mit 36 Sitzplätzen

Drahthöhe eine maximale Auslenkung von 4,5 m. Die aus einem nahtlosen Rohr hergestellten Trolleys sind in der oberen Hälfte aussen isoliert und wiegen nur 70 kg pro Stück. Sie werden mit einem zwischen 8 und 10 kg einstellbaren Druck gegen die Fahrleitung angepresst. Einer der beiden Trolleys ist mit einer Signalvorrichtung versehen, die eine Meldelampe auf dem Führertisch aufleuchten lässt, wenn die seitliche Abweichung vom Fahrdrift 4 m überschreitet. Jeder Stromabnehmerrute ist ein «Trolleyretriever» zugeordnet, der die Trolleyleine ständig leicht gespannt hält. Bei Entgleisungen aus dem Fahrdrift führt der Retriever den Trolley in die gesenkte Lage zurück. Die Stromabnehmer sind außerdem mit einer Schnellsenkkvorrichtung System Sécheron versehen. Diese gestattet dem Führer, durch Betätigen eines Druckknopfes, die Trolleys zu senken, was z.B. bei Kreuzungen von zwei Fahrzeugen auf der einspurigen Strecke Heerbrugg-Berneck erforderlich werden kann. Um das Auflegen der Stromabnehmer an die Fahrleitung bei Nacht zu erleichtern, ist dem Wagendach ein besonderer Scheinwerfer angeordnet.

Starkstrom-Steuerapparatur. Für die Steuerung des Trolleybus wurden Schützen gewählt, die sich besser für die Bewältigung der hohen Fahrdriftspannung eignen als beispielsweise unmittelbar betätigtes Starkstrom-Fusskontroller. Nachdem auf den Fahrzeugen Druckluft schon für Bremszwecke benötigt wurde, war es naheliegend, elektropneumatischen Schützen gegenüber elektromagnetischen Hüpfen den Vorzug zu geben. Sie weisen bekanntlich folgende Vorteile auf: grossen Schaltdruck, hohe Schaltgeschwindigkeit, kleines Gewicht, grosse Betriebssicherheit und geringen Unterhalt.

Im Motorstromkreis sind zwei Liniens-, sieben Stufen- und drei Shuntungshüpfer eingebaut, die auf einem gemeinsamen Rahmen befestigt sind und einen kompakten Hochspannungsblock bilden (Abb. 9). Dieser ist im hinteren Wagenteil, in einem Apparatekasten, der zugleich als Sitzbank benutzt wird, untergebracht. Am Tragrahmen der Hüpferbatterie sind auch der Wendeschalter und der Batterie-Netz-Umschalter befestigt. Jeder dieser zwei Schalter besteht aus einer Schaltwalze mit elektropneumatischem Antrieb. Der Netz-Batterie-Umschalter gestattet den Motorkreis wahlweise an das Netz (Fahrleitung) oder an die Akkumulatoren batterie anzuschliessen. Dabei werden die beiden im normalen Fahrbetrieb parallel geschalteten Batteriehälften in Reihe geschaltet und speisen den Doppeltriebmotor über die normale Apparatur.

Triebmotor. Während die bisher in der Schweiz in Dienst gestellten Trolleybusse von Lausanne, Winterthur, Zürich, Neuenburg, Biel und Bern einmotorige Ausrüstungen besitzen, sind die Wagen der Rheintalischen Strassenbahnen mit Doppelmotoren ausgerüstet. Die übliche Trolleybusspannung von 550 bis 600 V lässt sich mit einem einzigen Kollektor beherrschen, dagegen

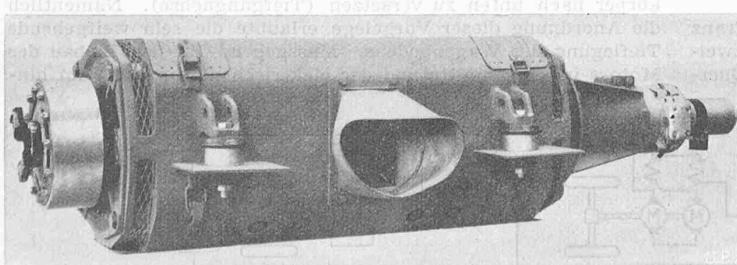


Abb. 40. Sécheron-Doppeltriebmotor für 110 PS Stundenleistung bei 1375 U/min

Hauptdaten des Doppelmotors	Dauerbetrieb	Stundenbetrieb
Leistung an der Welle kW	56	80
Leistung am Radumfang kW	53	76
Zugkraft am Radumfang kg	580	1060
bei Fahrgeschwindigkeit km/h	33,5	26,5
Drehzahl U/min	1740	1375
Stromstärke A	70	100
Nominelle Klemmenspannung V	900	900
Erregung %	89	89
Triebrad-Ø 980 mm; Zahnradübersetzung 1:9,58		
Erwärmungsvorschriften: IEV.		

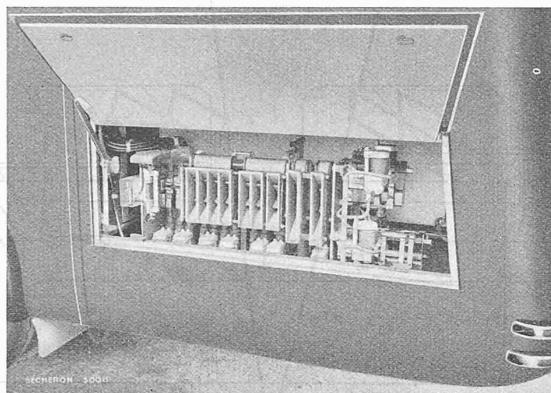


Abb. 9. Apparatekasten mit Hochspannungsblock. Sécheron, Genf

nicht mehr die hohe Spannung von 1000 bzw. 1500 V, besonders wenn wegen tiefer Fussbodenlage auf kleinen Motordurchmesser Wert gelegt wird. Verschärfend wirkten im vorliegenden Fall ausserdem die strengen, für den Bremsbetrieb aufgestellten Vorschriften, die u.a. verlangten, dass die Widerstandsbremse bei der Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h benutzt werden können. Da dem Kollektordurchmesser durch die Einbauverhältnisse eine obere Grenze gesetzt ist, konnte die Beschränkung der Kollektoramellenspannung auf einen die Rundfeuergefahr ausschliessenden Wert nur mit Hilfe eines zweiten Kollektors erfolgen. Angesichts der unbefriedigenden Erfahrungen, die manchenorts mit Doppelkollektormotoren gemacht worden sind, hat man auf diese Bauart verzichtet. Die Wahl fiel auf einen Doppelmotor, was auch vom Standpunkt der Reservehaltung von Vorteil ist, indem der Doppelmotor zwei genau gleich gebaute Rotoren besitzt.

Die Frage Kompond- oder Reihenschlussmotor wurde zugunsten des zweiten entschieden, weil er leichter und robuster ist. Beim Fehlen langer Strecken mit starkem Gefälle und bei dem auf Ueberlandstrecken üblichen grossen mittleren Haltestellenabstand waren ohnedies die Vorteile des Kompoundmotors und der Rekuperationsbremsung recht gering, sodass ohne Bedenken auf diese Bremsart verzichtet werden konnte.

Der Doppeltriebmotor (Abb. 10), dessen beide Hälften dauernd in Reihe geschaltet sind, ist ein vierpoliger, eigenventilierter Reihenschlussmotor. Die beiden Motoranker sitzen auf einer gemeinsamen Welle und haben ein gemeinsames Statorgehäuse, in dem jedoch zwei getrennte Sätze Haupt- und Wendepole eingebaut sind. Ausserhalb jedes Kollektors sitzt ein Ventilatortrad, das die Kühlung durch die entspr. Motorhälften hindurch ansaugt.

Für die Anfahrt sind 10 Stufen mit Widerstandsvorschaltung vorhanden. Die wirtschaftliche Regulierung der Fahrgeschwindigkeit erfolgt mit Hilfe einer Stufe mit verstärktem Feld, einer Stufe mit normalem Feld und drei Stufen mit Feldschwächung. Insgesamt gibt es somit 15 Fahrstufen.

Hilfsbetriebe. Nur zwei Hilfsbetriebe, das Kompressoraggregat, das 110 l Druckluft pro Minute liefert, und die Wagenheizung werden direkt mit der Fahrstraßenspannung von 1000 Volt gespeist.

Da mit Ausnahme des Führerstandfensters auf herablassbare Fenster zu Gunsten einer einfacheren, robusteren und leichteren Karrosserie von grösster Dauerhaftigkeit verzichtet worden war, wurde der Trolleybus mit einer Warmluftumwälzheizung mit teilweiser Frischluftzufuhr versehen, deren Ventilatoren im Sommer auch zur Lufterneuerung im Wageninnern herbeigezogen werden können. Die durch zwei Motorventilatoren in Umlauf versetzte Luft strömt an 10, mit 1000 V gespeisten Heizkörpern von total 6 kW Leistung vorbei.

Die übrigen Hilfsbetriebe werden von einer 24 V Kadmium-Nickel-Batterie gespeist, deren 36 Zellen zwei parallel geschaltete Gruppen von je 18 Elementen in Reihenschaltung bilden. Die Batterie, deren Kapazität 45 Ah beträgt, wird mit Hilfe einer am Triebmotor angebauten Automobil-Beleuchtungsdynamo besonderer Bauart geladen. Sie speist

sämtliche Steuer- und Beleuchtungsstromkreise, sowie die Signalanlagen.

Schutz gegen Berührungsspannung. Bei der hohen Betriebsspannung kam der Frage des Berührungsschutzes eine ganz besondere Bedeutung zu. Eingehendes Studium der Frage führte zum Ergebnis, dass eine sorgfältig und durchgehend doppelt ausgeführte Isolation, deren Zustand im Betrieb periodisch kontrolliert werden kann, den besten Schutz gegen Berührungsspannungen biete. Der Umstand, dass sämtliche Apparate des Hochspannungsstromkreises, mit Ausnahme des Motors, der Trolleys und der Heiz- und Anfahrwiderstände, in zwei geschlossenen Apparatekästen (3 in Abb. 4, S. 117) untergebracht sind, erleichterte deren Aufstellung auf isolierender Unterlage.

Die Isolationsprüfeinrichtung ist im Führertisch eingebaut und sehr leicht bedienbar. Sie gestattet sukzessive die Isolation sämtlicher hochspannungsführender Teile wie Apparate, Motor, Widerstände, Kabelkanäle, Motorkompressor u.s.w. nachzuprüfen. Als weitere Schutzmassnahmen seien die isolierten Handgriffe an den Türen und die Gummibeläge in den Einstiegschalen und auf den Trittkanten erwähnt.

Führerplatzausstattung. Der Führer betätigt den Steuerschalter (Abb. 11) entweder mit Hilfe des Fahrpedals oder mit Hilfe des Bremspedals; außerdem ist noch ein besonderes Bremspedal für die Druckluftbremse vorhanden. Die Anordnung entspricht somit derjenigen eines Benzin-Autobus mit Gashebel, Brems- und Kupplungspedal. Dieser Umstand ist nicht ohne Bedeutung, denn er erleichtert die Bedienung der Trolleybusse und der beim gleichen Unternehmen gelegentlich auch verwendeten Autobusse durch das gleiche Fahrpersonal, wodurch sich eine rationelle Ausnutzung der Arbeitskräfte erreichen lässt. Fahr- und Bremspedal, gegeneinander verriegelt, betätigen den 15stufigen Steuerschalter über ein Zahnradsegment. Im Gegensatz zu automatischen und sog. «line-switch»-Steuerungen kann der Führer das Fahrpedal und somit auch den Steuerventilator auf- und abwärts abstimmen. Da die elektrische Widerstandssteuerung nicht gestattet, den Wagen bis zum Stillstand abzubremsen, betätigt der vollständig niedergedrückte Bremsfusshebel auch die Druckluftbremse. Außerdem ist aber noch ein besonderes Bremspedal vorhanden, das ausschliesslich auf die Druckluftbremse wirkt.

Eine Bremskraft-Begrenzungseinrichtung verhindert eine unzulässige Beanspruchung von Kardanwelle und Hinterachsantrieb bei der elektrischen Bremsung des Fahrzeugs. Diese Vorrichtung besteht aus einem von einer Steurdynamo gespeisten Sperrmagneten, der den Bremsfusshebel auf derjenigen Stufe blockiert, die bei der jeweiligen Geschwindigkeit das höchstzulässige Bremsmoment ergibt.

Vor dem Führersitz (Abb. 12) ist eine geneigte Schalt- und Instrumententafel angeordnet. Der an die Schalttafel anschliessende Tisch trägt in Reichweite des Führers einen schwenkbaren Zahltisch mit Syrowechsler und Billetausgabeapparat. Die Isolationsmesseinrichtung und eine Sicherungstafel für die 24 V-Stromkreise sind versenkt eingebaut und durch aufklappbare Deckel abgeschlossen. Unter dem Zahltisch befinden sich zwei Handgriffe zur Betätigung des Netz-Batterie- und des Wendeschalters. Diese beiden Griffe werden durch Abnehmen

Der Hochspannungs-Trolleybus der Rheintalischen Strassenbahnen Strecke Berneck-Altstätten

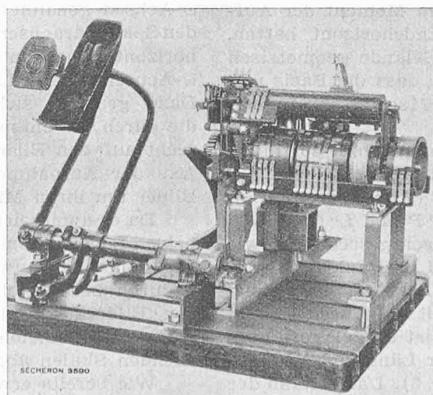


Abb. 11. Fussbetätigter Steuerschalter

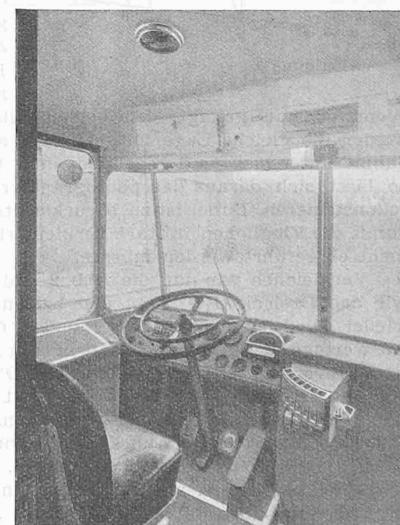


Abb. 12. Führertisch. Sécheron Genf

eines Verriegelungsschlüssels gegen jeden unbefugten Eingriff durch Passagiere gesichert; diese Schlüssel blockieren gleichzeitig auch Zahltisch und Billetausgabeapparat. Ueber der Schalt- und Instrumententafel befinden sich schliesslich noch 5 Signal-lampen für Haltebefehl, Türstellungsmeldung, Trolleyauslenkung, Nullspannungs- und Maximalstromauslösung.

Betriebsergebnisse

Vor der endgültigen Aufnahme des Trolleybusbetriebes sind mit dem ersten gelieferten Trolleybus zahlreiche Probefahrten ausgeführt worden, zwecks Umschulung des Fahrpersonals der Strassenbahn. Dieser mehrwöchentliche Probebetrieb genügte, um die Vorzüge der gewählten elektropneumatischen Hüpfsteuerung zur Geltung kommen zu lassen. Es wird von den Wagenführern namentlich angenehm empfunden, dass der Steuerschalter im Gegensatz zu sogenannten «line-switch»-Schaltern auch rückwärts geschaltet werden kann.

Im Laufe des Monats September 1940 erfolgte alsdann die endgültige Umstellung auf Trolleybusbetrieb. Seither haben sich die Fahrzeuge im Betrieb bestens bewährt.

Stereokartiergerät A 6 der HCH. WILD A. G., Heerbrugg

Von Dipl. Ing. ROB. VOEGELI, G. E. P., Heerbrugg

An der LA 1939 in Zürich hatte die Firma Wild A.G., Heerbrugg ein neues photogrammetrisches Auswertegerät, den Stereo-Autographen A5 zur Schau gestellt. Inzwischen hat sie ihren Park an photogrammetrischen Instrumenten durch eine weitere Neukonstruktion, das Stereo-Kartiergerät A6, bereichert. Der A6 ist ein stereoskopisches Auswertegerät zur Kartierung von photographischen Luftbildern, bei deren Exposition die optische Kammeraxe ungefähr senkrecht nach abwärts gerichtet war, entsprechend dem heute gebräuchlichsten Aufnahmeverfahren der Aerophotogrammetrie.

Wir nehmen an, ein zu kartierender Geländeausschnitt werde vom fahrenden Flugzeug aus in z. B. 3 bis 4000 m Höhe über Grund zweimal nacheinander photographiert. Die optische Axe der Aufnahmekammer soll bei beiden Aufnahmen ungefähr senkrecht nach unten gerichtet sein. Zwei Bodenpunkte P und Q (Abb. 1) bilden sich

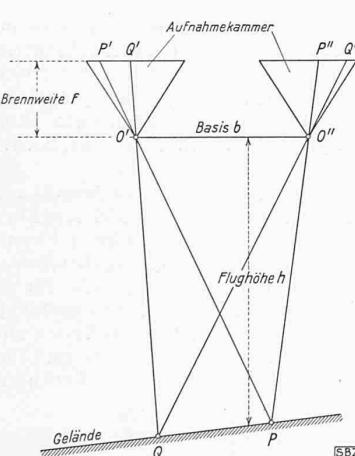


Abbildung 1

Wenn es nun gelingt, den beiden Bildern im Auswertegerät wieder die gleiche Lage zu geben, die sie im Moment der Aufnahme unter sich und gegenüber dem Geländehorizont hatten, so lässt sich daraus das photographierte Gelände geometrisch rekonstruieren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Basis und damit die Flughöhen in stark verkleinertem Maßstab ins Instrument eingeführt werden müssen.

Vergleichen wir nun die Abb. 2 und 3 mit Abb. 1, so finden wir das Dreieck $O' O'' P$ in den beiden Darstellungen des A 6 wieder. Die Lichtstrahlen $P' O' P$ und $P'' O'' P$ (Abb. 1) werden im Auswertegerät durch die Metall-Lenker $L' O' P$ und $L'' O'' P$ (3 in Abb. 2) verkörpert. Sie sind in O' und O'' alleseitig drehbar, sowie längs ihrer Achse verschiebbar gelagert und im Punkt P mittels eines Scharniers miteinander verbunden. P liegt auf einer horizontalen Glasplatte 15 (Abb. 2) und kann mit Hilfe des Griffes 14 (Abb. 2) von Hand verschoben werden. O'' ist so gelagert, dass es gemeinsam mit dem rechten Bild in der Längsrichtung des Gerätes verschoben werden kann (siehe Abb. 3). Damit kann der Abstand $O' - O''$, d. h. die Basis b zwischen 70 und 250 mm variiert werden.

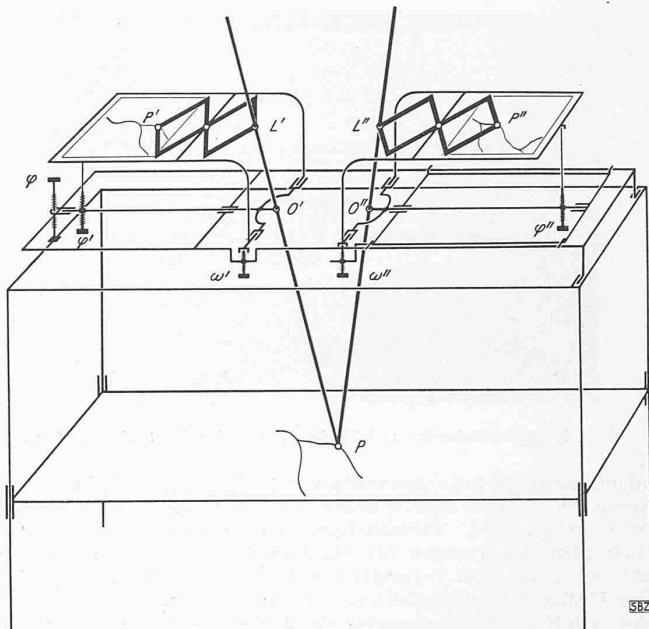


Abb. 3. Schematische Darstellung des Stereokartiergerätes A6 der Firma HEINR. WILD A. G., Heerbrugg (vergl. Abb. 2)

Aus konstruktiven Gründen wurden die beiden Bilder im A 6 gegenüber den Punkten O' und O'' versetzt. Sie werden durch die Reflektoren 6 (Abb. 2), in deren Brennpunkt sich eine Glühlampe befindet, gleichmässig durchleuchtet. Die Uebertragung von den Bildpunkten P', P'' (Abb. 3) auf die Lenkerpunkte L', L'' geschieht mittels der Nürnbergerscheren 4 (Abb. 2), deren mittlere Achsen fest mit den Bildträgern 7 (Abb. 2) verschraubt sind. Den Bildpunkten P', P'' entsprechen somit die Punkte L', L'' (Abb. 3). Diese sind durch drehbare Hülsen 2 (Abb. 2) verkörpert, in denen die Lenker gleiten.

Die bildseitigen Gelenke der Scheren (in Abb. 3 auf die Punkte P' und P'' eingestellt) tragen je eine Punktmarke, die mit dem Bild der dazugehörigen Aufnahme in das entsprechende Okular 13 projiziert wird. Verschiebt man nun den Lenkerschnittpunkt P auf der Glasplatte, so verschieben sich auch die beweglichen Gelenke der Scheren gegenüber den Bildern. Im Okular sieht man die Punktmarken sich in den Bildebenen bewegen. Gleichzeitig bewegen sich aber auch die Punkte L' und L'' in Ebenen. Diese stellen die mechanischen Bildebenen dar; ihr vertikaler Abstand von O' , bezw. O'' entspricht der Brennweite der Aufnahmekammer. Diese Bildweite kann zwischen 97 und 270 mm variiert werden, wodurch es möglich wird, Aufnahmen von beinahe jeder im Handel sich befindenden Photogrammeter-Messkammer auszuwerten. Die Änderung der Brennweite geschieht durch Drehung der oben an Säule 8 sichtbaren Handkurbel, womit sich der Bildträger 7 gegenüber O'' verstellt. Der Übergang von einer Brennweite zur andern bedarf keinerlei Justierung.

Zufolge der Schwankungen des Flugzeuges ist es unmöglich, Aufnahmen mit genau senkrechter Kammeraxe zu erhalten. Der A 6 trägt dieser Tatsache dadurch Rechnung, dass die beiden Bildträger auf je drei zu einander senkrechten Achsen drehbar gelagert sind. Die primären Drehachsen fallen mit der Basisrichtung $O' - O''$ zusammen und werden Querneigungs- oder ω -Achsen genannt (1 in Abb. 2). In O' , bzw. O'' werden sie von den Sekundärachsen geschnitten. Diese liegen in ihrer Nullstellung horizontal, machen jedoch die Drehungen der Bildträger um die ω -Achsen mit. Man nennt sie Längseigungs- oder φ -Achsen. Dazu gesellen sich als dritte die Kantungs- oder x -Achsen, die durch die entsprechenden Bildhauptpunkte gehen und senkrecht auf den Bildebenen stehen. Sie entsprechen der optischen Axe der Aufnahmekammer und ermöglichen die Drehung der Bilder um ihren Mittelpunkt.

Da es unmöglich ist, genau horizontal zu fliegen, werden die beiden Basisstationen O' und O'' immer kleine Höhenunterschiede gegeneinander aufweisen. Diese Höhendifferenzen werden im A 6 dadurch berücksichtigt, dass der Rahmen 9 mit der Basis und den Bildern um die Achse 10 geneigt werden kann. Alle eingestellten Winkelelemente, sowie die Basis können an entsprechenden Skalen abgelesen werden.

Wie bereits erwähnt, befindet sich der Lenkerschnittpunkt P auf einer horizontalen Glasplatte. Diese ist mit dem Zeichentisch fest verbunden und kann mit ihm durch Drehen der Fusscheibe 11